地域鉄道フォーラム 2019「鉄道と映画」

はじめに

国土交通省鉄道局後援・一般社団法人交通環境整備ネットワーク主催の地域鉄道フォーラム 2019「鉄道と映画」を 2019 年（令和元年）6 月 8 日（土）東武博物館ホールで開催しました。

このフォーラムは、地域鉄道の現状と課題について広く市民に理解をいただくことを目的として 2009 年より毎年開催しており、今回は 11 回目。

はじめに、ご来賓の国土交通省鉄道局鉄道事業課長の石原大氏から挨拶を頂戴し、その後、元 財団法人運輸政策研究機構会長の羽生次郎氏より「鉄道と映画」と題して講演をいただきました。

鉄道が映画の中で重要な役割を果たし、鉄道が良く撮れている印象的な映画作品を多数ご紹介いただきました。

続いて映画監督で脚本家の 錦織良成氏より「出雲発の鉄道映画に込めたメッセージ」と題して、『RAILWAYS－49 歳で電車の運転士になった男の物語－』の作品作りの経緯や映画へのこだわり、一畑電車や地方の鉄道をとりまく状況について講演をいただきました。

その後、社会学者で詩人の水無田気流氏がコーディネーターとなって羽生次郎氏、錦織良成氏、社会学者で社会哲学者の田中人氏 4 名によるトークセッションが行われました。

「映画の魅力」、「鉄道の魅力」そして「鉄道と映画のこれから」について、幅広い見地から論じていただきました。

プログラム
１．来賓あいさつ　国土交通省鉄道局鉄道事業課長　石原　大氏
２．基調講演Ⅰ「鉄道と映画」　元 財団法人運輸政策研究機構会長 羽生次郎氏
　　基調講演Ⅱ「出雲発の鉄道映画に込めたメッセージ」映画監督・脚本家 錦織良成氏
３．トークセッション「鉄道と映画のこれから」
　　コーディネーター／社会学者・詩人・國學院大学教授　水無田気流氏
　　羽生次郎　氏
　　錦織良成　氏
　　社会学者・社会哲学者・愛知学泉大学講師　田中　人　氏

1. 来賓あいさつ　国土交通省鉄道局　鉄道事業課長　石原大氏

本日は地域鉄道フォーラム 2019 の開催、まことにおめでとうございます。

昨年の地域鉄道フォーラムは「鉄道と音楽」というテーマで開催され、その時もお招きをいただいて楽しい時間を過ごすことができました。今年は「鉄道と映画」ということで、また大変楽しみに参りました。

私は普段は北海道から九州まで地域の鉄道について、特にローカル鉄道を中心として地域の皆さまと一緒にどのように維持・活性化していくかという仕事をしています。そうした仕事をしていますと、我々日本人の鉄道に対する思いというものは、どうも他の交通機関のバスやタクシー、飛行機とは違うのではと感じることがよくあります。単なる移動手段ではなく、何かそれ以上の「存在感」あるいは「役割」というようなものが内在していると感じるのです。

ご多分にももれず、地域の鉄道経営状況は非常に厳しく、「赤字が嵩んで、もう鉄道としては維持できない。バスに転換する」というような話が昔も今もあります。当然これには皆さん反対です。そこで、地域に赴き、「普段鉄道をどれくらい乗られていますか」、「どのような時に乗られていますか」とお聞きしますと、「鉄道には乗りません」、「二時間や三時間に１本では乗るわけないでしょう」と。

その一方で、「鉄道は廃止できないのです、この地域は鉄道とともに発展し、生まれた時から鉄道はあって、鉄道の無い風景はありえない」、「線路を走るあの音がいいのです」、「地図から鉄道の路線が無くなるというのは考えられない」、そのようなお話を伺います。私としてもその気持ちはよく分かりますし、仕事を離れればむしろそちらの席に移りたいところです。

この鉄道への気持ち、思いは何なのでしょうか。これはもう理屈ではなく、日本人の中に組み込まれたDNA と申しますか、それぐらいのものがあるような気がいたします。

今日のテーマは「映画と鉄道」ということですが、これが「映画と飛行機」とか「映画とタクシー」とか「映画とウーバー」では、本日のような催しは成り立たないのではないかと思います。

今日は、映画という切り口から鉄道の持つ魅力とか可能性、さらには日本人の鉄道に対する特別な思い入れは何であろうか、そのようなことに気付かせてくれるヒントがみつかるのではと期待しています。

私も会場の皆さまと一緒に、この土曜の午後を楽しみたいと思っております。（拍手）

プロフィール（敬称略）
石原　大　Ishihara　Dai
1992 年運輸省（現国土交通省）入省。
海上交通局、運輸政策局、自動車交通局、鉄道局、道路局、外務省在オーストラリア大使館、航空局、観光庁等を経て、大臣官房人事課企画官、観光庁観光産業課長、航空局航空戦略課長、国土交通大臣秘書官を歴任。
2017 年 8 月より鉄道局鉄道事業課長。

2. 基調講演Ⅰ「鉄道と映画」　羽生次郎 氏

今日は「鉄道と映画」ということでお話しさせていただきますが、私は映画ファンであっても、鉄道ファンではないので、映画ファンの観点から「面白い映画」をご紹介したいと思います。

「面白い映画」とは

面白い映画というのは私から見て面白い映画であって、かつ鉄道がその映画の中で重要な役割を果たして、また鉄道が良く撮れている印象的な映画です。

1973 年公開された『スティング』という映画がありました。ご記憶の方があるかと思いますが、ポール・ニューマンとロバート・レッドフォードが出る詐欺師を描いた映画です。これは大変よく出来ていてアカデミー賞も取っています。この映画の中で鉄道は大変重要な役割を果たしており、詐欺師が悪いギャングの親分を引っかけるのにシカゴからニューヨークへ行く鉄道を使います。では、このような映画が「面白い映画」かというと残念ながらこれは入りません。何故かというと鉄道が印象的ではないからです。

では具体的に「面白い映画」はどのようなものかと言うと、例えば原題が High Noon、『真昼の決闘』（1952 年）という映画をご存知の方は多いと思います。グレース・ケリーとゲーリー・クーパーが出ており、街の保安官役のゲーリー・クーパーに悪人が復讐に来る、悪人の子分 3 人が街はずれの駅に集結

している。さてどうするか、保安官は町民に応援を頼むが、誰も助けてくれない。結局は保安官一人が立ち向かうという映画です。

悪人の親分が鉄道駅へ 12 時に来る予定で、それを子分待っている。最初は、子分達は手持無沙汰に待っている。少し時間がたつと鉄道がやってくる方向を見て、やがて 12 時に近くなると遠くの方から鉄道の白い煙が見え、子分たちは色めきたつ・・・というところに鉄道が使われていますが、この決闘の時間が迫ってくる、親分が近くにやって来るという状況を実に効果的、印象的にその緊迫感を盛り上げるのに鉄道が使われています。このような鉄道が印象的な映画をご紹介したいと思います。

時系列に紹介をしても良いのですが、私は分類好きですから、三つの分類に分けてご紹介します。

はじめに「鉄道が主人公あるいは鉄道に従事している人が主人公」の映画をご紹介します。

その次は、「鉄道駅が映画の舞台」あるいは「列車が映画の舞台」の映画をご紹介し、さらにもし時間があれば「鉄道が映画の主題に大きな貢献をしている」あるいは「鉄道が主題を印象付けている」映画をご紹介したいと思います。

「鉄道が主人公あるいは鉄道に従事している人が主人公」の映画

まずは「鉄道が主人公あるいは鉄道に従事している人が主人公」の映画をご紹介します。

最初にご紹介したいのは『鉄路の白薔薇』という映画です。1923 年にアベル・ガンスというフランスの監督が撮ったオリジナルは 7 時間半の長尺物で、最近アメリカで 4 時間半のリストア版が出たようですが、残念ながら今日本では DVD あるいは VHS のビデオフィルムも出ておりません。

この映画は、多分トーキーの時代の映画を通じても一、二位を争うくらい鉄道の走行シーンに迫力があります。

鉄道の事故で孤児となったイルマという女の子をシジフという鉄道の機関士が育てます。長じてイルマは非常な美人となり、そうするとこの子を拾ってきた義理の父となるシジフがこの子に恋をしてしまう。また兄妹として育ったエリーというお兄さんもイルマに恋をします。さらにその鉄道の幹部が、これがちょっと悪い男なんですが結婚を申し込むといった複雑な三角関係、四角関係の映画なんですが、この映画の中での鉄道は非常に迫力あるように撮られています。

鉄路の白薔薇　1923 年　フランス

最初に列車事故を起こすシーン、それからその義理の親のシジフがもう絶望的になって鉄道を暴走させるシーン、さらにこのシジフの目が悪くなってもう鉄道機関士が出来なくなった時、また鉄道を暴走させようとするシーン、いずれの鉄道シーンももの

すごい迫力があります。

黒澤明が映画を撮るようになったのはこの映画を見て感激したことからと言われている程の映画であり、後ほどその冒頭の鉄道シーンを上映したいと思いますが、多分サイレントの映画では、あるいはトーキーの映画を通じても最高クラスに属する鉄道の映画だと思います。

次にトーキー作品ですが、1938 年のフランス映画で『獣人』、獣の人という映画があります。これはエミール・ゾラの原作を画家のオーギュスト・ルノワールの息子であるジャン・ルノワール監督が映画化しました。このジャン・ルノワールは、今まで 100 年間の映画監督の中でも多分五本の指に入るくらいの名監督で、その名監督が一番脂の乗った時期、『ゲームの規則』（1939 年）であるとか、あるいは『大いなる幻影』（1937 年）とか、そういう素晴らしい名作を撮った同時期の映画で、この鉄道シーンも圧倒的な迫力があり、トーキー作品の中では随一であると思います。

これもフランス映画でたいへん込み入ったストーリーなのですが、主演のジャン・ギャバンが鉄道の機関士となっています。この機関士は非常に真面目で立派な男なのですが、一つだけ持病があって、突然意識を無くして狂暴になってしまう。この病気があることで、それをひた隠しにし、結婚も出来ずに一生懸命鉄道に精を出しているのをジャン・ギャバンが演じています。そして彼が住む駅の近くに助役夫妻がいて、この奥さんが非常に綺麗ですが、実は鉄道会社の幹部と不倫をしています。これをめぐるフランス映画らしい四角関係、三角関係があって、結局は登場人物のほとんどが死んでしまうような悲劇が描かれており、この中でジャン・ギャバンの鉄道機関士として蒸気機関車を運転するシーンが素晴らしい。多分、先にご紹介した『鉄路の白薔薇』がサイレント映画で最も優れていれば、トーキー映画ではこの『獣人』が一番優れた映画だと思います。

ジャン・ギャバン自身が三ヵ月間鉄道の労働組合へ行き、そこの鉄道機関士と寝食を共にして運転をマスターしたというだけあって、その鉄道シーンの迫力というのは大したものです。この作品は入手可能ですから、もし機会があれば是非 DVD で、安価版も出ておりますから購入してご覧になることをお勧めいたします。

三番目にご紹介するのは『鉄道員』という映画で、これは二つありますが、ひとつはピエトロ・ジェルミというイタリアの監督が撮った『鉄道員』（1956 年）、もう一つは最近亡くなった降旗康男監督が撮った『鉄道員（ぽっぽや）』（1999 年）です。

イタリア版の『鉄道員』の方が、はるかに出来が良く、ご覧になるならばこちらをお勧めいたします。

ピエトロ・ジェルミは非常に有名な映画監督ですが、同時に非常に上手い俳優でもあり、『刑事』（1959 年）や『わらの男』（1957 年）で、中年から初老の男性を演じさせたらもう本当に素晴らしい俳優です。そのピエトロ・ジェルミが初老からさらに老人にかかる電気機関車の機関士を演じています。この機関士は非常に頑固者で、家庭では自分の子供たちと孤立する、また職場でも組合とぶつかってしまう。それがためにどんどんと孤立していくという中で、ある日機関車を運転している時に自殺者を轢いてしまいます。そこからさらに運命は暗転し、彼は本当に独りぼっちになってしまう。ところが鉄道の仲間の暖かさと家族に支えられて、クリスマスの日にまたその関係が復活することになりますが、しかし彼はそのクリスマスの日に死んでしまう。

日本の『鉄道員（ぽっぽや）』とも似ていなくも無いのですが、イタリア版の『鉄道員』はかなりリアリスティックです。一方、日本の『鉄道員（ぽっぽや）』はちょっとお伽噺的で、幽霊が出てきますからファリーストーリーなところがありますし、更に言うと鉄道のシーンで日本の誇る蒸気機関車 D51 やそ

の他の車両が北海道の大自然の中を、特に雪の中を走るところは綺麗ですが、それが映画の中でどのような意味があるのか分からず、いまひとつうなずけないところがありました。

高倉健を好きな方がおられたら怒られるかもしれませんので少し遠慮しながら申し上げますけど、私も高倉健は、特に昭和三十年代、四十年代、東映のヤクザ映画に出てた頃はなかなか好きでした。演技をするというわけではなく、普通の顔をしていて、サッと変わって暴力的になるところは、非常にヤクザの気味の悪さをよく出しており、良いと思いましたし、内田吐夢監督の『人生劇場　飛車角と吉良常』(1968年）では宮川の役を演じていましたが、大したものと思っていました。昭和五十年代になると、どういうものか警官、刑事の役を演じるようになりました。降旗康男監督の『駅 STATION』(1981 年）であるとか『ブラック・レイン』(1989 年)、こういうところで警官を演じるようになりました。ヤクザも警官も似ていますから、それはそれなりに悪くなかったんですけども（笑)。

その後はカタギの役を演じるようになり、例えば居酒屋の店主を演ずる、演技を始めるのですが、どうもうなずけない。以前の高倉健の方がいいな、と感じました。例えば内田吐夢の監督で『飢餓海峡』(1964年）という日本で五本の指に入るくらいの立派な映画があり、私の大好きな三國連太郎と左幸子と伴淳が出ていて、演技が上手い。この中で高倉健は若い刑事役をやってましたが、どうも首をかしげざるを得ない。そういうこともあって、イタリア版『鉄道員』と日本の『鉄道員（ぽっぽや)』の主演同士の演技を比べるとやはりこれはイタリアに分があるのでないかと思います。もしお時間があれば、二つを見比べてみるとよろしいかと思います。

近年に鉄道を扱った映画は無いのかというと、あります。ご覧になられた方は少ないと思いますが『ナビゲーターある鉄道員の物語』(2001 年）というイギリスのケン・ローチ監督が撮った映画で、イギリス国鉄の民営化の失敗を、その失敗をマクロでなくミクロの観点から描きました。イギリスの国鉄は上下分離を行い、上を運行する会社と下を管理する会社を完全に分けました。それは良いのですが、保線を行う下部も民営化をしてしまって会社が行うことになりました。そうすると当然合理化のしわ寄せは保線作業に来る。保線に従事している労働者の連帯も無くなるし、安全意識も薄れる。その結果、事故が起こるというところを撮った映画です。このケン・ローチ監督は、リベラルよりも更に左翼の反権威主義、反グローバリゼイション、反市場主義の真面目な監督ですから、非常に迫力がある撮り方をしています。一番良いことは、センチメンタルではない。突き放した非情なとこがある撮り方をしています。これもまた日本映画と比べるとお好きな方には怒られるかもしれませんが、山田洋二監督もよく映画に鉄道を使います。しかしその作品の中の鉄道を見るとあまりにもステレオタイプ化していると感じます。ローカル線は、地方がこれから東京に比べて少しどんどん貧しくなっていく、その象徴でさびしいものとして描かれているところがあります。一方、ケン・ローチはそのようなセンチメンタリズムからは脱したところにあります。サッチャー首相が行った合理化政策には当然反対の立場で、それによってイギリスが持っていた牧歌的な秩序が破壊されるわけです。その破壊を嘆く映画は、『フル・モンティー』(1997 年）とか『ブラス！』(1996 年）とか他にも沢山あるんですけど、それらの映画の場合は、破壊はされたけれどもまた新しいものが生れてくる、という描き方をしていますが、それに対してケン・ローチの作品は違い、新しいものは何も出てこない、生れないという、非常に原則的で左翼的な立場から描いています。左でない方でも面白いと思いますが、左の方は是非ご覧ください。

もう一つ忘れてならないのは、ここに居られる錦織監督が撮った『RAILWAYS49 歳で電車の運転士になった物語』(2010 年）です。この映画は世界にも稀な映画だと思います。お世辞ではありません、何故

かというと、今までご紹介した映画のように特急列車を運転したり、蒸気機関車を運転したり、あるいは保線であったり、地下鉄であったり、その他数々ありますけども「コミュニティに密接に溶け込んだ鉄道」というものが描かれているのは多分世界でも私の見る限りこの映画だけです。そのような意味でも非常に珍しいだけでなくよく出来た映画だと思います。

また、主人公の中井貴一が脱サラの一畑電車の運転士なのですが、彼の年老いたお母さんが亡くなります。その死のあと中井貴一が電車を運転し、山に向かって真っ直ぐな線路のカットが入って、次のカットで今度は空から光がスーッと落ちてくるというシーンがあったと思います。これは多分一畑電車を通じて天国へいく、天に召されたということを象徴しているような非常に美しいシーンで、映像的にもたいへん優れた作品だと思います。

他にも鉄道を扱った珍しい映画では車掌と無賃乗車の人間との戦いを描いた『北国の帝王』(1973 年)というハリウッド映画がありますが、時間の関係で省略させていただきます。

「鉄道駅が映画の舞台」

次に駅を扱った映画で素晴らしい映画を三つご紹介したいと思います。

古い映画ですが『逢引き』(1945 年)という映画があります。1962 年に『アラビアのロレンス』を撮ったデヴィッド・リーン監督がまだ若い頃に撮った映画で、原作と脚本をノエル・カワードという有名なイギリス人の小説家が担当しています。本来は演劇に使う予定でした。

ミルフォード・ジャンクションという架空の駅の中の待合室でたまたま出会った普通の男女が恋愛に落ち、それから紆余曲折を経て女性は人妻であって別れなければならなくなってしまうというストーリーですが、映画の出だしは別れるところから始まります。そこから回想シーンに入っていって、また元のシーンに戻るという、非常に面白く当時としては凝った演出でした。大変気に入っている映画ですが、ひとつ分からないところは、その女性の方は恋する男性と別れるという喪失感があって、もうその駅で次に来る急行列車に飛び込んでしまおうかとまで思っている、そういう独白をしているのです。ところが家に帰ると、夫はクロスワードパズルとかに夢中になっていて、子供はお母さんが帰ってきたと喜んでいる。すると、あれだけ死んでしまおうかと思っていた女性が、もうその瞬間に家庭の中にふっと溶け込んでしまうのです。女性っていうのはすごいもんだなぁと、そういう感じを持ちました(笑)。そこがちょっと引っかかる点ですが、非常に素晴らしい映画です。

それから 1953 年にヴィットリオ・デ・シーカ監督、イタリアンネオリアリズムの巨匠が撮った『終着駅』という映画があります。これも素晴らしい映画で、似たような筋ですが、アメリカ人の富豪の女性が一人でローマに旅に来て、そこでローマの若者と恋に落ちます。やはり国に戻らなければならないと、ローマのテルミナ駅で落ち合ってからその駅で別れるまでの 72 分間の映画で、それをリアルタイムで追っていて、カメラは一切テルミナ駅から出ません。いえ、最初に回想シーンがありますから、最初の 5 分くらいの出会いの回想シーンを除いて一切テルミナ駅から出ません。そこでの 72 分間が凝縮されていて画面に緊張感があって情緒があります。主演はジェニファー・ジョーンズ、男性はモンゴメリー・クリフトです。ジェニファー・ジョーンズは非常に綺麗で、臈長けています。その頃、1953 年にハリウッドではウィリアム・ワイラーの監督がご存知の『ローマの休日』を撮っています。オードリー・ヘップバーンのデビューで、私も彼女が好きですから、なかなか良い映画だと思います。でもシンデレラ映画で、ママゴトみたいなところのある映画であり、一方この『終着駅』のほうは大人の恋愛、ママゴトと大人の恋愛と

なるとどうしても後者に軍配が上がってしまうと思います。ただし悲恋ものですから見ていて楽しくなる映画ではありません。

新しいところでは『セントラルステーション』という 1998 年の映画があり、ベルリン国際映画祭で金熊賞、つまりグランプリを取ったブラジルの映画です。これもご覧になった方は少ないと思いますが、リオデジャネイロの駅にカメラを置いて、駅の雑踏から始まる映画です。主人公は大変上手いそして嫌らしい女性であり、駅で代書屋をやっていて、代書をしては切手代をもらいます。ポストに入れてあげると言ってあずかり、実はポストには入れず、家へ持ち帰ってその代書した内容を、酒を飲みながら友達と見て悪口を言ったあげく破いて捨てる、というひどい女性ですが、ある時、代書をしてあげた女性が自分の目の前で車に轢かれて子どもだけが残ってしまう。この子どももまた決して可愛いい子どもではないのですが、結局その子どもを連れて、その子の父親探しの旅に出るという映画です。最初の 30 分が素晴らしいです。開発途上国の駅というのはこういうものか、駅での雑踏とか犯罪とかすべてが現されています。機会があれば是非ご覧になると良いと思います。

以上が、私の選ぶ「鉄道駅が映画の舞台」で一番良い映画の三つです。

映画と鉄道の相性は良い

申し上げたいことは、映画と鉄道というのはかなり相性が良い。先ほど石原さんも言いましたが、なかなかバスではこうはいかない。航空でもいかない。唯一、港で人が出入りする旅客船は、港に入ってきて、ブーっと汽笛を鳴らして出ていくのは情緒があって、港と船というのは良い映画のテーマとなっていましたが、それも過去のこと。今は、鉄道はそういう意味で映画作家と相性の良い関係にあると思います。

「鉄道が映画の主題に大きな貢献をしている」あるいは「鉄道が主題を印象付けている」映画等、他にもご紹介したい良い映画がいろいろありますが、何よりも見てもらうのが一番良いので、この辺りにして私の話は終わらせていただきます。

ご清聴どうもありがとうございました。（拍手）

－『鉄路の白薔薇』冒頭 10 分上映－

プロフィール（敬称略）
羽生次郎　Hanyu　Jiro
1969 年運輸省入省、運輸政策局長、国土交通審議官等を歴任し、航空協定、海洋汚染の防止、環境に優しい自動車等の課題について諸外国との交渉や国際的な連携を主導。その後、2002 年財団法人運輸政策研究機構国際問題研究所長、2007 年から 2011 年まで財団法人運輸政策研究機構会長、2007 年より 2016 年まで財団法人笹川平和財団の会長を務める。
趣味は映画。鉄道と映画の関係を『映画の中の鉄道』（JRTR、2000）、『鉄道と映画』（みんてつ 2003～2012）等の著書の中で解き明かす。

3. 基調講演Ⅱ「出雲発の鉄道映画に込めたメッセージ」錦織良成 氏

本日は鉄道フォーラム 2019 の開催おめでとうございます。

私は大宮の鉄道博物館には行ったことがありますが、こちらの東武博物館は初めて伺いました。今東京の世田谷に住んでおり、ここへは電車一本で来ることができます。素晴らしいところで、今度は子どもが上京してきたら連れてこようと思います。

今日は「鉄道と映画」がテーマですが、鉄道に関する映画は『RAILWAYS　49 歳で電車の運転士になった物語』のほか撮っておりません。が、一畑電車の映画を何故撮ったのかということと、映画監督としてこれまで 12 本ほど撮っておりますが、そのほとんどをフィルムで撮っており、映画の現状と鉄道業界を関連させてお話しをさせていただこうと思います。

映画のタイトルについて

『RAILWAYS　49 歳で電車の運転士になった男の物語』というタイトルは私が決めたものではありません。宣伝会議でタイトルを見て内容が分かるようにしようということになり、このタイトルに決定しました。『ALWAYS　三丁目の夕日』と同じ制作会社でしたので、映画ファンの中には「これは『ALWAYS』のパッタものでは」とネットで噂が流れました。（笑）

確かに『ALWAYS』に少し文字を加えただけで、タイトルデザインも似ていました。もちろん同じ会社ですから当然ですね。お陰様で封切り後はブルーレイや DVD になり、そしてまた CS の放送などをへて多くの皆様にご覧いただくことができました。この後『RAILWAYS』という名前の映画が同じ会社から 2 本作られていますが、描かれる鉄道会社は全部違い、監督も主演も全部違うという珍しいシリーズ化が行われています。そのような形になったのは、手前味噌になりますがこの一畑電車の『RAILWAYS』が出世魚だったからかもしれません。

それこそ最初は自分たちだけで自主映画でもいいから作りたいというところからスタートしました。私のふるさとの出雲は、松江市という 15 万人都市、出雲市という 15 万人都市、その間に私の生まれた旧平田市があり、そこに一畑電車の本社がありました。大正時代には一畑軽便鉄道といっており、出雲から広島まで山越えをする計画も持っていました。

大井川鉄道では一畑電車で走っていた同じ電車が走っていますし、このように鉄道は広く地域と非常に密接に関係しています。

実は私も電車はたいへん好きなのですが、凄く詳しい訳ではありません。それでこの映画を撮る際には、まず一畑電気鉄道百年史を紐解き勉強いたしました。

企画が世に出て

だいぶ前からオリジナルの脚本を温めており、実際に企画を行ったのは 2006 年です。その企画をたまたま某大手新聞社の方が目をつけていただき、その人が「鉄ちゃん」で、さらに大阪のデスクも「鉄ちゃん」だったと思います。

それでWBCのイチローがヒット打って勝った記事が載った次の日、夕刊紙の一面の同じ場所に「錦織監督の次の映画は一畑電車」と載ってしまいました。まだお金も一円も集まっていない状況で載ってしまったのです。ご丁寧に僕のカラー顔写真まで、カラーでよかったです、悪いことした時は白黒だそうです（笑）。一畑電車が写真も真ん中に載り、それに背中を押される形で映画製作実現へと進めていくことになりました。

当時は、「もう補助金では支えていけない」、「そろそろ廃止しようと思っている」という声が聞こえていました。多分7割8割ぐらいの方々がそのような感触を持っていたでしょう。

そこで私も調べてみると、JRや大手を除いた全国の民営鉄道の7割が赤字でした。その赤字になるような電車ほど良いところ、風光明媚な、人が住んでないようなところを走っています。だから赤字なのです。

一方で、年間15万人程度しか乗っていない鉄道までもが皆で支えている、必死で支えている鉄道がありました。

一畑電車は結構利用客があって年間140万人もが乗っています。一番ピークの時期には500万人以上も乗っていました。企画当時は国会でも赤字のものは全部カットするっていう議論がされており、その空気が全国にも蔓延していた時期でもありました。

ドキュメンタリーでは伝わらない

私は決して社会派の監督ではありませんが、いつも感じているのはドキュメンタリーで難しいことを描いても中々観てはくれません。時代が変わり、今は特にその傾向が顕著です。昔の地上波テレビはドキュメンタリーも良い時間にやっていましたが、今はやっても夜中とか、もしくはほとんどやっていない。CS、BSに追いやられて、意識のある人だけが見るという状況になっています。

そのような風潮の中で、エンターテインメントの要素を持って地域のコミュニティと電車のことを描けないかと考えました。今までもそんな思いで映画を作ってきており原作が100万部売れているものを映画で作る、というビジネスライクではない真逆のものを撮ろうとしてきましたので、それを全国公開にまでもっていくのは大変骨の折れる作業となります。

一方、一畑電車の映画を撮るということは、自分のふるさとに対する罪ほろぼしという側面もあって、それは、私はふるさとには何もないと思って飛び出しましたので、作る内容はその時の思いとは真逆です。

鉄道を保持することは文化を保持すること

運輸局の方に伺いましたが、鉄道に乗る人の多くが交通弱者で、小中高生、幼稚園児も含めて、そして運転免許持っていない高齢の方々の移動手段としては鉄道という存在は最有力であるとのことです。

観光客もいますがそれほど利用者はなく、一方、定期の利用客はかなりの数は有ります。電車が無くなったらどうするのか、当時の地元の議員さんの中には「そんなもの道路作ればいい、一車線を二車線の道路にしたらいい」と。それで道路を造る金額を試算してもらいました。なんと550億円もかかるというのです。そうすると一畑電車への補助金の550年分に相当します。

世界的に燃料費も上がっていて、「エコだ、エコだ」、「ハイブリッドだ」と叫ばれている時代に単純に道路を作れば良いわけがない。

鉄道を保持するということは、文化を保持することでもあり、地元の祭とかも含めて、鉄道が一度無くなるとなかなか再生はむずかしいということを勉強してきました。

たまたま私の映画のファンでもあった九州の大学教授の要請で大学の講師として九州に行っていました。

教授からの紹介で高千穂鉄道を訪ねました。地元の人達の気運が盛り上がりきれず廃止されてしまい二年か三年経っている時期に伺ったのです。高千穂鉄道の周りはバイパスが通っていまして、そこを歩いて見ると線路にはすでに草が生え、錆がきていました。それを復活させようと地元の人たちは一生懸命運動をはじめて、そのイベントにも顔をだしてみましたが、正直一回止めてしまった鉄道を再生するのには何倍ものお金と労力がかかってしまいなかなか難しいというお話しをお聞きしました。

もしも一畑電車もやめる方向に行ってしまったらどうでしょうか、幸い上下分離式にまでして行政が支える仕組みをつくっており、とにかく何とかして赤字の路線を支えようという気運が地域にある中でこれをテーマにして行こうと思いました。

意識を持って映画を支える

そのため、私は一畑電車に乗るようにしていたのですが、地元の一畑電車活性化協議会も当時松江で会議が終わると皆車で帰るという話でした。もう車の生活が体に染み込んでいるわけです。その日くらいはパークアンドライドで電車を使えば良いのにと思いましたが、そういう時代でした。

製作から 10 年、覚醒の感があります。この映画がきっかけで今の一畑はガラッと変わったようです。ちょうど一昨日のこと、一畑電車の会長、社長とお会いしましたが、やはり覚醒の感があると仰っていました。

自分の息子や娘が学生で高校とか大学に行く時電車を使っていれば、必要との意識があるのですが、もう自分や子供、家族に利用者がいなくなるとその意識が無くなるのです。そうすると皆さんわざわざ税金使ってまでとなり、廃止容認派になってしまうのです。

企画当初、民営鉄道協会にも取材に行きました。すると「監督いい所に気が付きましたね、そのとおり、鉄道は社会インフラなのです」と。水道とかと一緒のインフラなんだと言われました。

住民の意識を無くさせないためには、鉄道の本来の意味とか役割をきちんと伝えていかなければならない。でも普通の人は聞く耳を持ちません。ドキュメンタリーでいくら地方鉄道の疲弊を訴えても観てはくれない。感動とか、面白さとか、エンターテイメントの中にその問題を紛れ込ませていけば観てくれる。実はアメリカ映画やヨーロッパ映画などの中にもそういうものが沢山あります。見終わったあと、「楽しかった、だけどこれスゴく問題があるね」と感じて考えてもらえる。

でも今は残念なことに日本の映画業界はただ面白ければ良く、アドレナリンが沢山出て、ゲームのようにどんどん展開して、CG だろうと何だろうと、面白ければいいという作品が大勢を占めています。

そういう意味では地方鉄道と同じで、大人たちが皆で意識を持ってそういった内容の映画を支えていかなければいけないのではないかと思います。

人生の意味を見出したりできる、それが映画

一畑電車の映画を撮ろうとした時、廃止しようとされていた首長の中には反対もありました。地元の行政の方々の中に絶対一畑電車を残さなければいけないと強く思っている人がいらして、陽に陰に支えて

いただき、撮影は実現に向かいました。

今も、一畑電車は本当に地元の人に支えられています。他の地域の第三セクターも含めた鉄道会社の社長さんからも羨ましがられる、と一畑の会長は仰っています。

映画というのは皆さんの日常からどーんと飛んでしまうような非日常で娯楽的部分があります。

先ほど羽生先生から紹介された鉄道映画もそうでしたし、私も学校ではイタリア版鉄道員は、サンプルとして教授が見せてくれました。その時々の社会性や、時代の流れを反映しています。

そういう意味では、何にも考えなくていいような単に娯楽映画が日本の映画館で上映されているのは、今の時代を現しているのかもしれません。ただ、そのようなコンテンツ、映像表現で育った人たちは、何か物事を立ち止まって考えるということをしなくなっているかもしれません。

鉄道のファンの方々は、ちょっとした鉄道のブレーキの音でも、ちゃんと聞き分けられたりしますね。それと同じように、ちょっとした台詞、映像の表現の中にどういう意味があるのだろうと考えてくれる映画ファン、マニアは少なくなりました。その点では鉄道は幸せです。鉄道ファンは沢山いる。けれども、映画の本当のファン、マニアは少なくなっています。

イラン映画やフランス映画の中には、1時間半ほとんど事件が起こらない映画もあります。そういうものの中で人生の意味を見出したりできる、それが映画なのです。

オリジナルな原作物を撮る

私はオリジナルの原作物を撮っていることから海外の映画祭に呼んでいただくことも多く、『たたら侍』でも賞を頂いたのですが、その賞はどこまで価値があるのか、映画祭も忖度しているのではないか、というような日本のマスコミは変な話に逸れていってしまいます。海外映画祭はガチンコのものが多く、特にフランスとかイタリアも含めたヨーロッパでは映画文化向上のために賞を出しています。そこが映画人の励みとなり、コマーシャリズムに則っていない映画を守っていくというのが映画祭の姿勢です。

日本では「洋画」、「邦画」という言葉がまだ残っていますが、「洋画」といっても日本人が観ているのはアメリカ映画、それもハリウッド製作の映画です。これは「米画」です。今日本では「米画」と「邦画」を見ているのです。

日本映画が隆盛を誇っているのは売上です。映画の中身をちゃんと観ていただけるお客様は少なくな

っている。今、落ち着いた映画作品を支えているのはご年配の方々、昔の映画で鍛えられた観客です。黒沢映画やその昔のコッポラとか・・・アメリカの映画であってもスピルバーグ作品の中にも社会的な意味のある映画が多かった時代を知っている人たちです。

ただ単にキャラクターがどんどん出てきて戦争しているような映画もそれはそれでいい、それを否定するわけではありませんが、ただ、そればかりになっているという現状を踏まえると、これから年配の方々が観れる作品を作らなければ、という方向性に気付かせてくれたのが『RAILWAYS』のヒットだったと思います。

映画の中でのウソのつきかた

『RAILWAYS』で最初に書いた脚本は、もっと地味でした。少し心象風景が多すぎると思っていてもう少しリアルに持っていきたいと思っていました。気を付けたのは、鉄道マンの方々はお気づきになるかもしれませんが、映画の中のウソのつきかたに、非常に腐心しました。

鉄道に関しての知識のバックボーンに関して、今日も参加いただいておりますが京王電鉄さん、それから一畑電車さん、そして民営鉄道協会、国交省他の鉄道関係の皆さまに大変なご協力を得て、長い期間、二年程かけて取材をして作りました。それでもまだ、あそこおかしいよという所があれば是非お教えいただき、今後鉄道映画を作る時の参考にしたいと思います。

面白いことに一畑には、電車が東京から島根へＩターンしてきて活躍している京王電車 5000 系があります。これは京王電鉄が初めてエアコンを導入車両です。南海電車の 3000 系は関西からのＩターンでした。

デハニという昭和 3 年製の電車は木製でエアコンは付いていません。木製なので車両が軽く、窓開けて走ると涼しいのです。木の家と一緒で。

そこで地元出身はデハニ、というふうに、擬人化を自分の中でしまして、時代の流れとしては東京や大阪ではもういいよ、もう役割を終えたよと言われてもまだ島根では働く場所があるという、そういう意味をもって物語にしようとしました。

県庁の中に一畑電車調整監という方がいらして、その方が広島の運輸局の皆さんや東京の国土交通省の同期の方へ繋いでいただき色々と調整していただきました。

各鉄道会社の方が一畑電車の『RAILWAYS』をご覧になって、運行シーンはどうやったのかとよくきかれますが、CG は一切使っていません。そして法律も一切犯していません。今日これを言えたのでもう帰ってもいいくらい（笑）。

中井貴一さんが運転レバーを握って走行してホームに入って来ます。あれはどうやって撮ったのかと聞かれます。

今日はそのネタばらしをします。本当は言わないほうが夢を壊さないから良いかもしれませんが。

300 メートル手前に電車を控えさせ、その先頭車両には本物の運転士が乗ります。カメラの写らないところに、7～8 人の一畑の職員の方が白旗と赤旗を持って注意安全確認をしながらバックをしただけなのです。

中井さんのレバーは美術さんがそっくりに作りまして上に被せたものです。バックでも車両のメーターはちゃんと動くのです。一同、「やったー、バックでも動くぞ」と喜びしまして、それで撮影は上手く行きました。中井さんも運転動作がとてもお上手で、それをカメラが 1 カットで追っていますから本当

に入線したかのように見えるというわけです。

そういったアナログの手法を使いました。皆さんは、CG は何でも簡単に表現出来ると思っていますけど、実写ほど説得力のあるものはなく CG はどうしても安っぽくなってしまいがちなのです。鉄道車両の屋根の上を走ったりする『アンストッパブル』、デンゼル・ワシントンの映画などは日本では許可を得るのは困難で到底作れないのではないでしょうか。

鉄道マンの心意気

『RAILWAYS』では、運輸局の皆さんのお知恵を拝借して、車検の切れたデハニを本線に戻すというウルトラＣをやらせていただきました。車検が切れているだけでなく、車中も昭和 3 年時のデザインに美術が直すのですが、それが不燃性の材料ではなく、一度はもうダメだと諦めそうになりました。本当に皆さんのお知恵とお力で出来た映画です。

宣伝の際にも京王電鉄さんには 8 両編成を 3 編成、車内外を一畑列車仕様にしていただき、一か月間走っていただきました。京王プラザホテルには一畑ルームが出来、C&C カレーでは「デハニカレー」、普段はデミグラス煮込みハンバーグカレー“デニハ”ですけど、“デハニ”カレー変えていただき、京王ストア、京王デパートでは一か月間島根フェアをしていただいたのです。大変なバックアップです。

一畑さんと当方のプロデューサーと一緒に京王電鉄さんに御礼に伺った際の京王電鉄さんの一言が粋です。「勘違いしないでください、一畑電車のためにではないのです。この映画には鉄道マンの心意気が出ているから応援をしたのです」

一畑電車の新人は実際に京王電鉄さんで運転士の免許を取得してたという関係はありましたが、鉄道マンの心意気を感じた次第です。

鉄道ファンの皆さんだけでなく、鉄道に関わるいろんな方の思いがこもった映画となり、それを作れたことは大変嬉しい限りです。

一畑電車は、出雲大社の遷宮の勢いも手伝って今はＶ字回復をしており、なんと補助金以外では黒字になっているとのことです。今まで社長室もなく衝立だけでしたが、なんと社長室も出来たそうです（笑）。

今は、観光客の足であり、地元の皆の足となっています。定期乗車も増加し、今は無くしてしまえ、などという人はいなくなりました。官民一体となって皆の熱い想いが一つになって製作できたことが成功に結び付いたのだと思います。

それが映画の力なのだなどと偉そうなことは言えませんが、映画も鉄道もそろばん勘定だけで物事を測ってはいけないと心から思っております。

観光列車のプロデュースを通じて

話は変わりますが、JR 西日本の「天地」という観光列車をプロデュースさせていただきました。鉄板の色から中のコンセプトまでプロデュースをさせていただきましたが、これも『RAILWAYS』を撮ったことがきっかけになったのではと思います。

島根と言いましたら、皆さんは出雲おおやしろが正式名ですが、出雲大社とまず思われるかもしれません。もちろん出雲大社は凄いです。天地の他に瑞風という高級列車が山陰線を走っていますが、乗客がインスタグラムなどにあげてくるのは名もない風景、名もない場所の風景なのだそうです。新山口の新幹線駅まで山陰線はビーチラインに沿って列車は走っておりますが、この区間の何でもない風景に皆さんが感動しているようなのです。

天地の車体鉄板の紺碧色は、制作会社の電通スタッフと一緒に何度もダメ出しをしてようやく決まりました。この時大阪のスタッフと話しをしていると違和感を感じました。何だろうと思いましたら、山陰のイメージだったのです。山陰は雨が多いと思っているのです。どす黒い雨雲がある、と。山の陰と書くから良くないのかもしれませんね。いくら山の陰といってもずうっと陰があるわけでなく日も当たっています（笑)。ましてや益田市辺りの日照時間はむしろ長い方です。

このように案外先入観で判断することが多く、きちんとした情報がなければローカル鉄道は赤字だからやめざるを得ない、という認識に皆がなってしまうかもしれないのです。

『RAILWAYS』の後、遷宮もあって確かに観光客は増えました。でも喜ばしいのは定期客が増えたことです。今まで車で通っていた人たちが電車に乗るようになったのです。ちょっとした意識の変化で守っていけるかもしれない、その可能性があります。

ですから頭の中の先入観を一回ふっ飛ばさないといけません。観光地もここしか無い、みたいに思ってしまいがちですが、実は何もない駅だと思っているだけかもしれません。綺麗な風景があり、また知らない文化が残っている可能性があるのです。

時間を楽しむ

旅行パンフレットを見て、ニッキュッパでパパパと駆け足でバスから降りて、結局地面を歩いたのは30分、みたいな観光をしてしまいがちです。本来は、ゆっくりと自分の時間を楽しみたいものです。

旅も映画や音楽と同じではないかと思います。これからそういったメッセージのある映画を一本でも紡いでいければと思っています。

今日は短い時間でしたが、『RAILWAYS』の裏話をお聞きいただき、運輸局の皆さんはじめ、多くの皆様と「全員野球」で作りあげた映画だということをお伝え出来ただけで幸せです。

ご清聴ありがとうございました（拍手）

プロフィール（敬称略）

錦織良成　Nishikori　Yoshinari
映画監督・脚本家

1962年島根県生まれ。1996年劇場映画『BUGS』で映画監督デビュー。『守ってあげたい!』、『白い船』、『ミラクルバナナ』、『うん、何？』(2009年ホノルル国際映画祭優秀映画栄誉賞受賞)、『RAILWAYS-49歳で電車の運転士になった男の物語-』(KINOTAYO映画祭2010最高賞 Soleil d’Or KINOTAYO受賞)、『渾身』、『たたら侍』(モントリオール世界映画祭ワールド・コンペティション部門最優秀芸術賞受賞)、『僕に、会いたかった』等の作品の脚本、映画監督を務める。しまね映画塾塾長。

4.トークセッション「鉄道と映画のこれから」

水無田気流氏がコーディネーターとなって、田中人氏と講演をいただいた羽生次郎氏と錦織良成氏を交えてトークが展開されました。（以下、敬称略）

プロフィール
水無田気流　Minashita　Kiriu
詩人・社会学者、國學院大學経済学部教授
詩人として 2006 年に詩集『音速平和』で中原中也賞、詩集『Z 堺』で晩翠賞。社会学者として文化社会学、家族社会学、ジェンダー論のほか家族、恋愛、地域社会について様々なメディアを通じて発言を行っている。著書に『無頼化した女たち』（亜紀書房）、『シングルマザーの貧困』（光文社新書）、『居場所のない男、時間がない女』（日本経済新聞出版）ほか。国土交通省鉄道局後援「鉄道写真詩コンテスト」の審査委員。

田中　人　Tanaka　Masato
社会学者・社会哲学者、愛知学泉大学講師
早稲田大学助手を経て亜細亜大学、立教大学、 早稲田大学、慶應義塾大学等において教鞭をとり、地域コミュニティの再生やまちづくり、新しい地域創造の方法論について独自の観点から論評を行なっている。2015 年より愛知学泉大学現代マネジメント学部講師。著書に『甦るコミュニティ』（共著、文眞堂）『ボランティア論』（共著、ミネルヴァ書房）など。（一社）交通環境整備ネットワーク理事。

【 Session 1】　映画の魅力

水無田気流（コーディネーター）

先ほど羽生次郎様からは、「鉄道と映画」と題して素晴らしい映画をご紹介いただきました。

錦織良成様からは、「出雲発の鉄道映画に込められたメッセージ」と題しまして、ご講演をいただきました。

錦織様からは実作者としての素晴らしいお話をいただき、羽生様からは映画の作られた社会背景やその時々の様式、そういったものも含めてお話しをいただいたのですが、これからは「鉄道と映画のこれから」と題して、先ずは「映画の魅力」についてお三方にトークをいただきたいと思います。

初めに僭越ですけれども、私にも好きな映画や印象に残った映画について３点ほど取り上げて話して下さい、という前振りがございましたので、考えてまいりました。「三大好きな映画作品」というのはなかなか選べませんが、あえて言えばタルコフスキー監督の『ノスタルジア』、小津安二郎監督の『東京物語』、それからベルトルッチ監督『1900 年』でしょうか。このうち 2 本は、鉄道が大きな役割を果たしています。

『東京物語』は、老夫婦が尾道から子ども達に会いに東京に出てきて、その帰る途中で具合が悪くなって妻のほうが亡くなってしまうので、鉄道が非常に大きな意味を持っていますし、『1900 年』に関しては、1900 年に生れたイタリアの大地主の息子と小作の息子が、その後一次大戦、二次大戦を経てファシズムの嵐も吹き荒れたりする中で、二人の立場もいろいろと変わっていく壮大なドラマです。このオルモとアルフレードという二人の親友をジェラール・ドパルデューとロバート・デ・ニーロが演じているのですが、もうそれだけで想像がつくと思います。その二人が少年の頃にふざけて鉄道の線路に寝っ転が

って度胸試しをして遊びます。その後いろいろな立場や紆余曲折があって、最後にやはり線路に寝て終わるというシーンが印象的です。

鉄道が映画に出てくると、どうしてこのように人生が濃厚に浮かび上がってくるのでしょうか。また映画とはまさに蒸気機関車などの旧来のスチームの世界、蒸気機関的な産業の世界観と非常にマッチしており、先程羽生様のお話しでご紹介いただいた 1920 年代から 50 年代の映画は鉄道とまさに幸福な結婚をしていた時代と言えると思います。それ以降の時代になってくると、60 年代はロードムービーで車になってしまう、あるいは『イージーライダー』のようにバイクに乗って走り去っていくようになります。

そこに至った後で、錦織様のような映画を作ることの難しさや楽しさ、素晴らしさについては今伺ったとおりですけれども、「映画の魅力」について、映画が好きになったきっかけだとか、映画の素晴らしさについてぜひ伺ってみたいと思います。羽生様からよろしくお願いいたします。

羽生次郎　－暗い映画が好き－

どのような映画を私が好きになったかというと、時代とともに変わってきました。子供のころは『鞍馬天狗』のようなものが好きで、それからハリウッドの映画が好きになった。

どういうものか、しばらくすると暗い映画が好きになり、私は本来明るいのですが、アドレナリンが出なくなるような暗い映画が好きになりました。

例えば、イングマール・ベルイマン監督とか、そのような映画が好きになりました。先程、水無田先生が挙げられた『東京物語』も素晴らしい映画で私も好きですが、小津安二郎監督はその後『東京暮色』という映画を撮っています。この方が遥かに暗く、子どもが自殺してしまう。私はどちらかというとこちらが好きになりました。

なぜ暗い映画が好きなのかというと、人生はそれほど明るくないし、暗い映画を見ておけば、それよりもマシと思えるからかもしれません。ただ、不思議なことに暗い映画には、なかなか良い作品が多い。暗い映画の最たるものがクロード・ランズマン監督の『ショア』という記録映画で 9 時間半にわたりホロコーストを撮っています。ホロコーストを撮った映画の中でも最も重要な映画になると思いますが、この中にはひとつも残酷なシーンは出てきません。1985 年に撮った映画でして、当時の被害者、生き残った被害者、加害者、それから傍観者をインタビューしているのです。そのインタビューの間を鉄道のシーンで、アウシュビッツビルケナウに向かう鉄道の現在走っているシーンで、繋いでいます。ユダヤ人の犠牲者のほとんどが鉄道で運ばれていたこともあり、普段は鉄道を見ると大体は意気が上がるものですが、ここでは禍々しく映っている鉄道を見ることができます。

鉄道が非常にうまく使われている映画としては先ほど『真昼の決闘』を挙げましたが、この『ショア』の映画では悲惨なインタビューの間に現在の鉄道を走らせるというところで、うまく鉄道を使っていることに非常に感動しました。

錦織良成　－映画の魅力はアナログにある－

私が高校時代によく見ていた映画はスピルバーグ監督やルーカス監督の作品であったと思います。ア

メリカン・ニューシネマの時代よりちょっと後になり、アメリカン・ニューシネマの『イージーライダー』等は後に見ました。今のようにDVDとかは無い時代で、二十才はじめ頃に東京にいた時に、やっとレンタルビデオでVHSテープの、違法だと思うのですけども、コピーテープが置かれているレンタル店が増えていった時代になって、やっと名作を少しずつ見ることができるようになりました。

島根の高校時代にリアルタイムで見るのに当時は地元に映画館がありましたが、今では島根県内に二館しかないという大変な状況になっています。

映画は、都会ではビジネスになっているけれど、ローカルでは本当にジリ貧になっていて、ローカル鉄道と同じような状況にあります。

映画の魅力は、その内容だけではなく、「フィルム」の映画にあると思います。フィルムで映画を撮るということは大変予算も張り、また多くの人数が必要になります。今の若い人はデジタルカメラで簡単に4K映像を撮りますが、私もソニーの開発途中の 4Kカメラのデモンストレーション映像をお願いされて撮ったことがあり、何故私にその依頼が来たかというと、まだ30代の若手であったということがあるのでしょう。

フィルムで撮った画像は4Kどころか8K以上のクオリティを持っており、最近のハリウッドではまたフィルムに戻りつつあります。フィルムを使うことは大変なアナログで、それは列車とすごく似ていて、いくらデジタルの時代になっても列車は空を飛ぶことはなく、レールで摩擦をしながら前に進んでいくのと一緒で、フィルムは瞬間に転送もできませんし、それがアナログなのです。

また、コンサートやお祭を録画したものを劇場で見ても面白くないのと一緒で、映画はテレビ画面で見るより「映画館で皆さんと一緒に、隣の人と同じ空気・空間で見るものである」ということを言い続けておりますが、でもそうならなくなっています。映画文化は、大きなスクリーンで見ること、なのです。

フィルムで撮って4K仕上げしたものと、4Kデジタルカメラで撮って4K仕上げしたものとの差をラボで確認してみましたが、全く違います。西陣織の着物を着たことない人がポリエステルの着物が綺麗だといって、全員がそれしか知らないような時代にならないことを願っています。

改めて「映画の魅力はアナログにある」と申し上げたいと思います。

田中人－不自由さの魅力、貴重な不自由さ－

錦織監督のお話と重なりますが、最初の実写商業映画はリュミエール兄弟の手によるもので、しばしば鉄道の作品だと言われていますが、実はそれが最初ではありません。1895年12月に工場から出てくる人の景色を実際にフィルムで撮ってそれを商業的に上映したのがリュミエール兄弟の最初の作品（『工場の出口』）です。そして翌年の1月に鉄道が駅に入ってくる映像（『ラ・シオタ駅への列車の到着』）を上映しています。ご覧になった方もいるかと思いますけど、つまり映画の最初期の題材が鉄道であった。その意味では映画と鉄道には何らかの見えない結びつきがあります。鉄道（商用鉄

道）の始まりは1825年ですから、その70年後に映画が商業化していくわけです。それぞれの歴史の最初期からの両者の結びつきに因縁を感じるということが一つあります。

ところで映画の魅力は、話を壊してしまうかもしれませんが、「不自由さ」だと思います。映画館というのは不自由なものです。今は、スマートフォンで幾らでも映画が見られる時代で、学生は授業中でも見ています。黒板に書いているのもスマートフォンで撮りますから、「それくらいノートに書けよ」とこちらは思いますが、頭の良いのに限って撮っていきます。そうやって何でも持って歩くことのできる時代なのです。でも映画は、映画館で二時間くらい、真っ暗の中で、しかも隣は知らない人の中で動けない、ましてその中でスマートフォンを光らせたらもう怒られるというその不自由さは、今の人のほとんどが嫌うはずのものなのです。

ファストフードの時代、あるいはスマホの時代、amazonの時代になぜ人はわざわざ映画館に行って、真っ暗闇の中で、隣はどんな人かも知らないのに二時間も黙っているのでしょうか。それはいわば不自由さを求めているわけです。非常に不思議なことで、皆がマゾヒスティックなわけではないでしょうから、今の時代に映画を見ることは最も貴重な不自由体験なのです。暗くなってそこから動けないという状況が覚悟を決めさせるわけで、「今から二時間はここにいて見るぞ」と。その不自由さは、我々鑑賞する立場からすれば、その映画の中で様々な人生を体験して、様々な想像力を働かせることが出来るという「貴重な不自由さ」であると思います。

ところで鉄道も同じく不自由で、車のほうが遥かに便利なのです。映画も今はスマートフォンの中で私的に所有する「私有化」(Privatization）の時代ですが、鉄道も車、マイカーで移動手段が私有化されている。その意味では鉄道に魅力をもたらすとしたら、映画から学ぶことが沢山あるのではないか思います。それを「不自由さの魅力」、「不自由さの中の快楽」という形でまとめることが出来るのではないかと考えます。

【 Session 2】鉄道の魅力

水無田気流

ありがとうございました。まず羽生様より「暗い映画が魅力的」とお聞きし、錦織様からは「デジタルな時代にアナログであることの魅力」、そして田中様からは、「貴重な不自由さ」という素敵な言葉をいただきましたが、その三つとも鉄道の魅力にもつながるものがあるように思います。

これからは「鉄道の魅力」とはなにかということを論じていただきたいと思います。例えば、鉄道との接点ですとか、皆さまが抱いている鉄道に関するイメージとか、様々な角度から、それぞれのお立場よりお伺いします。羽生様よりお願いいたします。

羽生次郎　－コミュニティが支えるとそれなりの魅力が出る－

鉄道の魅力といいますと、鉄道もいろいろあり、都市間を結ぶ高速鉄道から都市外を結ぶ鉄道、サブウエイもありますが、そういう鉄道は必要とされて必ず生き残って行くのでありましょう。

問題はそのような鉄道ではなく中小都市の間の鉄道、錦織監督が撮られたあの一畑電車のような鉄道は、存続の危機に絶えず直面しています。これをどうしていくかは難しい問題で、全部生き残れば良いとも思いません。

私は何十年か前に国鉄改革で民営化を行った当時、運輸省で地方鉄道線を切るという大変厄介な役割

の課長でした。地方へ出向き説明をすると皆さんはかーっと怒って「運輸省の横暴を許さないぞ」と言われましたが、裏では取引ができていたようで、終わると箱弁が出て「ご苦労様でした」と言われるような体験もしましたが、やはりそのようなところでは鉄道は育たなく、無理をして鉄道を続けて結局倒れてしまったところがあります。

一方、一畑電車のような鉄道は生き残る。結局このようなローカル線といわれる鉄道は、コミュニティがどう支えていくかということに関わっていくかと思います。またそのコミュニティが支えていくと、それなりの魅力も出てくるのです。

ただし、コミュニティで支える能力にも限度があります。そこをどう調整というかバランスをとっていくのかが必要になると思います。

エネルギーの観点ということもあります。ここで注意をしなくてはならないのは、電車に例えば一人しか乗らなかったらエネルギー効率の最も悪い乗り物となります。乗車効率がある程度あれば良い乗り物で、何故か申しますと電車の動力となる発電は石炭ないし石油といった化石燃料を燃やしてできるわけですから、場合によってはかならずしも効率が良いとは限りません。都市内鉄道のように満員電車のものは良いのですが、ローカル鉄道の場合にはそのような観点もあります。

その上で、コミュニティがどのようなコンセンサスを持って鉄道を支えていく決意をするのか、というところが重要だと思いますし、そのような契機となる上で、錦織監督の作られた映画というものが大きな力を発揮するのだと思います。ただし、これがすべての鉄道についても成り立つわけではないので、その辺をどう考えていくのか、行政だけで出来るものではないし、コミュイティーの知恵だけでも出来るものでないし、経営側だけで出来るものでもない。その辺が難しいところだと思います。

鉄道に対するノスタルジアというものは非常に強いものがあるのですが、これだけではいけないので、ある程度冷静な目で見て鉄道を支えていくことが必要となります。先ほど、錦織監督が高千穂鉄道の例を出されましたが、確かに景勝の地です。が、私は第三セクター鉄道になった時からダメだと思った路線の一つで、そういう支援体制は出来てないし、高地を走り過ぎて多分にコストがかかり過ぎるからです。

非常に難しい問題ですけども、難しい問題だけにやりがいあるというところも鉄道の魅力だと思います。

錦織良成　－人生の営みに例えられる鉄道の魅力－

一畑電車のデハニという昭和 3 年製の電車は運転席と旅客席を遮るのに、バーがひとつだけです。誰でも簡単に運転席に入れてしまうので、鉄道的には危ない、タクシーよりも危ないのです。どのような人がいるか分からない東京で、そのような電車が走っていたら危ないです。

私は映画の中で子供がそのバーをスルーして運転席に入り思わず運転レバーを握ってしまった、という設定にさせていただきましたが、その車両がつい最近まで走れていたというのは、地方の豊かさにあると感じます。

また、それを許せた時代背景もあるのではないかと思いますし、鉄道の在り方と時代の流れはすごくリンクしていると思っています。

JR の方から、支流の川の水が流れこんで大河が流れていくと同じで、地方から鉄道が無くなったら新幹線があのように混むことはなくなる、と伺いました。

鉄道も単なる移動手段ではなく、人生のように考えてみるととても魅力的です。始発駅があって終点が

あって、最近は東京の場合はほとんど関東全域で相互直通がされていてどこが始発でどこが終点か分からなくなることもありますが、それでも必ず始まりがあり、終点の駅があります。それは、まるで人生のようであり『RAILWAYS』の台詞の中で「終点まで一緒に乗ってってくれよな」と言わせました。一緒に乗っていっても途中でお父さんだけが先に下車してしまうこともありますけれど（笑)。二人一緒にレールの上を走っていくっていう、家族の営みと鉄道というのをリンクさせてみました。

飛行機では、ゲート入ってしまうと飛行機に向かって手を振っても何も見えませんが、鉄道のホームでの風景は正に人生の営みに例えられるのではないか、それも鉄道の魅力ではないかと思います。

田中人－三つの魅力、「近代文明の象徴」「別れ」「絆」－

鉄道の魅力、これはなかなか語りつくせないものと思いますので、「映画の中の鉄道」に絞ってお話しさせて頂くと、三つあります。

一つは、大体において映画の中に蒸気機関車が出てくるシーンは「近代文明の象徴」なのです。それまでとは時代が変わった、既存の体制が崩壊していくのが、先ほど『1900年』の話が出ていましたけど、あれも要するに地主階級の息子（ロバート・デニーロ）と、地主の小作の息子のジェラール・ドパルデューの二人が度胸試しで線路の上で寝っ転がって、その真上を蒸気機関車が猛スピードで通過するというシーンは、鉄道に象徴される近代技術の前に旧態依然とした階級制が崩壊に直面している、そういう時代であるということを表しているのだと思います。

NHKのドラマなどは分かりやすい例で、明治村の動態保存している蒸気機関車が出れば「近代化」（文明開化）だということで、近代文明の象徴として使われています。チャップリンだったら『モダンタイムス』で、工場の歯車を、動輪の部分をアップにしたりして、そのダイナミズムにより時代が転換したということを描いています。

もう一つは駅のシーンで、これは「別れ」を暗示しています。小津安二郎監督の作品には、鉄道のカーテンショットは時々出たかもしれませんが、鉄道そのものはあまり描いておらず、それは（映画的には）正解だと思います。ただ『東京物語』では、最後の方で原節子さん演ずる紀子が、義理の母の住んでいた尾道まで行って最期を看取り、実の子たちの間では形見分けの話で「あれくれ、これくれ」となる。紀子は戦死した次男の嫁さんですが、東京へ訪ねた時に唯一、甲斐甲斐しく老夫婦の世話をしています。長男役の山村聡さんと長女役の杉村春子さんも東京に住んでいるのですが、共に仕事があり、家庭があり忙しくて上京してきた老親の面倒をみる余裕がない。小さい頃見たときはとんでもない息子、娘だと思いましたけれども、だんだん歳をとって家族を持つと、やっぱり長男、長女の気持ちもわかる。今、家に親が来られると、どうしようか、チケットあげるからどこか遊びにいってくれってなるのかなと思います（笑）。

尾道では次女の京子役の香川京子さんが、「亡くなったばかりなのにもうお母さんの形見分けの話しをして、お兄さんもお姉さんも」と怒るのですが、それを紀子の原節子さんが、「いやそうじゃない、そういうものではないのだよ」と諭します。そのようなことが終わって東京に帰っていくときに、C59かC62なのか分かりませんが、尾道ですから山陽本線なのでしょう、小津安二郎監督には珍しくそこで上手く鉄道を描いて、これにより原節子さん演ずる紀子はもう二度と義父の笠智衆さんには会わないことになるのだろうと予感させます。劇中の「私、ずるいんですの」という台詞が印象に残りますが、そのような別れのシーンであると同時に、小津安二郎という監督は多くの作品を通して家族解体を描いて

いますから、核家族化、それから今では孤立死、孤独死の時代ですから、見事に予見をしていたと思います。また、小津安二郎監督の優れたところは、大団円で救われるということではなく、それも一つの運命として受け止めており、先程のケン・ローチ監督の『わたしは、ダニエル・ブレイク』などもそうですが、その冷徹さがすごく良いところだと思います。

もう一つ鉄道が逆に解体とかそういうものでなくて、「絆」として未来への繋がりを描く場合があります。線路が続いているというのはそのようなものですから。最近のアニメーション映画の『未来のミライ』は、それ自体はあまり面白い作品ではなかったですけれども、作品中の鉄道はJR東日本管内のCGで、錦織監督はお好きでないCGですが、非常に細かく描かれていました。主人公の少年は自分に妹ができて、どうして親は私より妹を可愛がるのだと怒り、悩むのですが、成長した未来の妹が現れて「そうではないよ、あなたが生まれるまでに親はこうやって出会った、その親の親はこうやって出会ったんだよ」ということを鉄道が時間を繋いでオーバーラップしていくように描いており、その辺は大変良く出来ていました。

ちなみに、これとはまったく逆に『シンゴジラ』という庵野秀明監督の映画では、最後N700系が爆弾を積んでゴジラを倒すのです。突っ込んで行ってただ爆発する。さらには在来線のE231とE233も突っ込み、ものの見事に爆破する。鉄道というのはもうそのような扱いをされています。大量生産、大量消費時代の鉄道は、ただ爆発が描かれているだけで、昔であったら仮にそれが蒸気機関車であれば「何てことをするのだ」と怒る方もいらっしゃったかと思いますが、それに比べ今の電車はオモチャみたいな位置付けで、鉄道がすごく軽く扱われるようになったと思います。それは速さとか効率を追求することと多分裏表なのでしょう。

【 Session3】鉄道と映画のこれから

水無田気流

近代文明との関係から見た鉄道のお話、大変に印象深くお聞きしました。

私は現代詩人でもありますが、戦前、戦後間もないころの口語自由詩ですとやっぱり萩原朔太郎や室生犀星、中原中也の詩にも機関車や汽車がよく出てきます。都会に出てくるということ、イコール鉄道を利用すること、それは故郷との決別だったり、古い因習や慣習を断ち切るという決意の表れだったりします。

朔太郎は、「わが故郷に歸れる日／汽車は烈風の中を突き行けり。／ひとり車窓に目醒むれば／汽笛は闇に吠え叫び／火焔ほは平野を明るくせり」とか、強い語調の詩を書いています。これが中也になるとちょっと優しいですね。「汽車が聞こえる、蓮華の上を渡ってだろうか」などと書いています。でもこれが戦後の高度成長期以降になるとあまり鉄道は無くなってしまいます。たとえば吉野弘に、電車の中である娘さんが、老人に二回席をゆずってあげた後、三回目にはうつむいてしまう「夕焼け」という詩のように、鉄道の中での人間模様を詩うものはあるのですが、構造的に鉄道が社会背景に入り込んできて抒情性を醸し出すという作品は、文芸でも映画でも難しくはなってきているのではないかという印象を受けました。

最後のセッションは、鉄道と映画のこれからについて、未来の話しをお願いしたいたいと思います。

先ほど羽生様の話にもありましたが、現在鉄道には、まず新幹線やリニアのような超高速の幹線鉄道がまずあります。それにとって代わられて、寝台列車がどんどん無くなっていくのが個人的には寂しくて

たまりませんね。また、やはりファストで効率至上主義的な、『シンゴジラ』の爆弾にされてしまうような新幹線を見ると、私もちょっと考え込みます。

次いで、大都市圏の通勤通学の足を確保するための都市鉄道と、私たちが振興しようとしているローカル鉄道、以上の三様があるわけですが、それぞれの鉄道が今後例えばテレビとかメディア、映画、マスメディアだけでなく SNS 上でも鉄道ファンの方々はいろいろと交流をしており、ビジュアルの魅力という点ではとても捨てがたいものもありますね。個人的には視覚的な魅力だけではなく、蒸気機関車が近づいてくるときの重たい振動や汽笛の音も大好きで、その体感も含めて魅力と思っていますけれども、ビジュアルの美しさやそういった魅力についても、映像の世界でどのような位置を占めていくのか、映像資料としての鉄道の可能性についてもこれから考えていきたいと思います。

錦織監督の『RAILWAYS』は、先ほどのお話しで、一畑電車が実際に黒字になり輸送人員も伸びたという素晴らしい波及効果があったということですが、成功事例に持っていかれた当事者として、どのように鉄道の魅力を取り上げていくのか、あるいはそのような方法がないかを伺いたいと思います。

錦織良成　－手間暇をかけた列車を走らせ、付加価値を付ける－

一畑電車では、昔「一畑パーク」という中国地方最大の遊園地を経営しておりましたが 20 年程で終わってしまいました。また、一畑薬師という 1200 以上前からある目のお薬師さんがありまして、そこに参拝するための鉄道でした。今は水木しげるロードにある、目玉おやじの銅像もあります。

先ほど羽生先生のお話のとおりで、『RAILWAYS』のような映画を全国の鉄道が作ったら、黒字になるという訳はなく、赤字の時から地域の人たちの支えるコミュニティがあったところに、映画を作ったことでその価値観に気づくことで、パラダイムが変わったのだと思っています。

田中先生が紹介された『シンゴジラ』では鉄道が軽く扱われているのは全くそのとおりですけども、日本人の死生観も変革したのではないかと思っております。死ぬということを現実的に見られなくなっているのではないでしょうか。

昔はブレーキが利かないということはあまり聞いたことがなく、今はブレーキとアクセルを間違えたということで、車はハイブリッド車になって自動運転の技術も進めていながら免許の返納を勧めていくというのも変な話で、返納して 5 年後に自動運転が完全実用化していたら、返納しないで免許を持っていた人はラッキーだ、という話しになってしまうような、矛盾したことが世の中では同時進行で起こっている気がします。

鉄道の未来に話を戻しますが、JR も含めて全国のローカル鉄道線を全部繋いで、オリエント急行のような高級列車を走らせて、全世界から来るインバウンドの人たちがその鉄道に乗り全国を巡っていけるような、合理化の時代に逆行しますが、すごく手間暇をかけた豪華客船のような感じの列車を走らせるのはいかがでしょうか。単なる移動手段ではなく鉄道に付加価値が付けられたら良いのではと思います。

水無田気流

ご提案をありがとうございます。実作者としてのお話しを受けまして、かつてローカル鉄道削減の辛いお仕事などもされていたという羽生様にお話しを伺いたいのと思いますが、いかがでしょうか。

羽生次郎　－実体的で力のあるフィルムコミッションを－

地方の鉄道において、色々な試みをされるのは良いことですが、同時に今削減せざるを得ない鉄道があるのもやむを得ないと思います。

まずはいろいろな努力をされるような土台を作ることをやっていただくのが良く、錦織監督は島根では大きな功績を挙げられており、映画を作ると言えば、島根県が県をあげて応援してくれる体制ができているのでしょうが、他のところは違うと思います。例えば、前の都知事の石原都知事に聞いたのですが、ともかく東京で映画を撮ろうと思うと警察がすべてを規制してしまう、道路で撮ろうと思うと道路交通法、かたや往来妨害罪になるかもしれないというので、東京で映画を撮ろうと思うと、映画監督は隠し撮りをせざるを得ない、そのような状態になります。

では、これをどうすれば良いか、外国でも例があって、それはフィルムコミッションを作って、撮影の際の行政的な手続とか、ここの場所を借りてくれとか、そういう面倒なことはフィルムコミッションが引き受けて、映画作家は自由に撮れるようにするのです。

私も以前フィルムコミッションを作ろうということで警察庁と組んで作ったことがあるのですが、今錦織監督から伺うと形骸化してしまって、あるにはあるけど役に立たない、現実は映画のプロデューサーがあちこち駆け巡らなければならないことになっているとのことです。

本当に自分のところを撮ってもらいたいのであれば、その地方でフィルムコミッションを作り、そこに行政との間に入ってもらう、あるいは映画作家と調整する場を作るとか、そのようにして映画を撮りやすくしないとこれは難しいと思います。

お役人はいろいろ言行がありますので一見違法と見えても合法になると。憲法九条のもとでも自衛隊を持てるというくらいの国ですから何でも出来るはずですので（笑）、そういうことを考えてくれる実体的で力のあるフィルムコミッションを設立していかないと、いくら映画監督が作りたくても、映画作家が作りたくても作れない、鉄道を撮りたくても規制があって出来なくなってしまう、ということが生じると思います。規制を緩和しろといっても鉄道事業法に、「映画を作るときはこの限りにあらず」というような条文ができるわけがないのですから（笑）。

今の範囲の中で、そこの行政との間に立って、真に映画の立場で動いてくれるフィルムコミッションが出来ると、錦織監督のような素晴らしい監督が沢山の映画を作ってくれるのだと思います。

水無田気流

鉄道映画に関して、実作者と行政と、それぞれの関わられた立場から貴重なご意見を伺いました。最後にこのお二人の意見を受けまして、社会学の立場から田中様にお話を伺いたいと思います。

田中人－工夫と費用対効果とコミュニティ鉄道－

私は青森生れなので、先ず錦織監督には次は津軽鉄道を舞台にして撮っていただきたいですね。監督は『わさお』を撮りに鯵ヶ沢まで来られたのであれば、津軽鉄道はもう目と鼻の先になりますので（笑）。

映画も危機がありました。今もそうでしょうけれども、やはりそれはテレビでした。映画産業は大変だった訳です。ハリウッド映画とか、観客動員数も世界的に伸びていますけど、ほんの一部の映画、いわゆる大作に過ぎません。そうではなくて、私は今日の講演で羽生先生が挙げられた映画は全部好きで、不思議なほどに趣味がぴったりで、私ももうなにも起きないような映画がすごく好きなのですが、今そのような映画は誰も見に行かないでしょう。

私の大学時代は、週末にはバスター・キートンの七本立てとかタルコフスキー監督作品二本立てとか、タルコフスキー作品はまだ音があるから良いのですが、バスター・キートンはほとんど音が無い。先ほど上映されたサイレント映画の『鉄路の白薔薇』も後から音を付けていますから、本物を見ると、ただカタカタカタという音が鳴るだけで、夜中のサイレント映画を寝ないで見るのはつらいのですが、学生時代の週末はそれらをよく見ていました。

今はもうそういう時代ではなく、大作、そしてなぜ作ってしまったかという無駄な続編シリーズを、それを見に行って後悔する（笑）。さらに最近はなかなか難しくなって、ポリティカル・コレクトネスがあり、映画の中にアジア人が出る、黒人が中心になって出る等、アメリカ映画はいろいろ（政治的な）課題を抱えながらも、良い悪いはあると思いますが、そのようにして作る大作映画がどう危機を乗り超えてきたか、そこでは4DXだ、3Dだといろいろな工夫をしてきています。

鉄道も映画と同じで、最初に申し上げたように不自由です。2時間、3時間と同じ席にいなくてはならない。でもその中で、人気を集めている鉄道はいろいろな工夫をしてその不自由さの中で楽しめるような魅力、付加価値を付けています。

もちろん羽生先生が指摘するようにロマンチシズムだけではやはりダメですね。それでどうにかなるものではない。だからはっきりした効果を出していく、今の世の中は費用対効果ですから。要は打ち勝つだけの効果を発揮できれば良いわけです。ただそれは経済的な市場原則だけではダメで、なかなかその効果を図るのは難しいでしょう。効果を市場原則だけではないとした場合には、その指標の一つに成り得るのはコミュニティで、私の専門はコミュニティ論ですが、たとえばどのように「コミュニティ鉄道」という概念を打ち出していくことができるかでしょう。

地方の鉄道は、実際には（地元住民に）使われていない場合も多く、一方で沿線のパチンコ屋の駐車場は車で一杯であったりします。すると観光客を、あるいは通勤・通学、買い物弱者を呼ぶしかない。そういう状況の中で、魅力をどう発信していくか、地域が一丸となってというのは幻想かもしれません。

鉄道は本来大量輸送の為の装置です。もっと細かく定義すれば、大量輸送の為の装置及びそれに関連する一連の技術集積です。だからそこにはロマンチシズムはなく、マルクス主義的に言えば、上部構造と言えば人間の意識の産物であり、だから鉄道というのは生産活動手段の下部構造です。ところが我々がそこにロマンを見て、ロマンチシズムを感じるとしたら、鉄道という装置の魅力をどのように発信していくか、それは上部構造の問題になってくるでしょう。先ほどケン・ローチ好きな人は左翼だと伺い

ましたから、あえて左翼的に話してみました（笑）。

さて地域鉄道活性化という課題については我々が鉄道に感じるロマンを信じていくことができれば、それはそれに越したことはないのですが、やはりはっきりと目に見える形でこれが無くてはいけないというのは、ここの場所（東武鉄道博物館）、ここも玉ノ井の歴史を有する深い文化的意味合いのある場所ですが、ここで話しをしているだけではダメで、それぞれの地元とどう結びついていくか、コミュニティの厚みをどう増していくかということが必要であり、まだまだこういうフォーラムだけでなく、いろいろな形で活動していかなければならないと感じています。

今日は錦織監督に映画による地域活性化の成功例をご紹介いただきましたが、その土地に元からそのような土台（強い地元愛）があったからこそ、それが映画によって化学反応をし、光を発したのだと思います。支える覚悟とか心の準備が、今まさに困難な状況に直面している様々なローカル鉄道の地元に残っているのかどうかはまた別の問題となりますが、今後とも私たちは出来るだけそういう方向（地元住民や利用者とのつながりを強めて地元愛を掘り起こしていくこと）を意識をしていく必要があると思います。

水無田気流　ーまとめー

有難うございました。お三方のお話ですが、一見すると鉄道と映画という、ひと時代前にメインストリームの産業だったものが、今や時代遅れになっているということ。では今後どのように生き残っていけばいいのかという共通の課題を上手く表現されたが故の、『RAILWAYS』の成功だったということがよく分かりました。

さらに今回お話しをうかがっていて、ローカル鉄道を赤字の頃から支えてくれる人がいるという土台があって、そこにコミュニティがあって、でも移動の形態としては会議に集まる人たちは結局車で移動してしまっているという矛盾に気付きをもたらした映画というメディアの効果、それはとても大きいということが分かりました。

それから羽生様の言われた、ノスタルジアだけではいけないけれども、また市場主義だけでもいけない、採算を完全に度外視することはやはり産業なので難しい、でもそういった中で、コミュニティや、あるいは新しいコミュニケーション的な価値、それは田中様も羽生様も仰っていたことですが、新しい価値、新しい消費価値、メディアの価値の創造が生まれたところに、やはり点々とではあるのでしょうが、鉄道と映画のこれからの可能性があるのではないか、と改めて実感いたしました。というわけで、本日は大変に有意義なトークセッションをお聞かせいただくことが出来ました。みなさま、どうもありがとうございました。（拍手）

講演、トークセッションでとりあげられた映画作品一覧（公開年順）

公開	作品名	製作	監督	主な出演者
1923	鉄路の白薔薇	フランス	アベル・ガンス	セヴラン・マルス、ガブリエル・ド・グラヴォンヌ
1937	大いなる幻影	フランス	ジャン・ルノワール	ジャン・ギャバン
1938	獣人	フランス	ジャン・ルノワール	ジャン・ギャバン、シモーヌ・シモン
1939	ゲームの規則	フランス	ジャン・ルノワール	ローラン・トゥータン、ノラ・グレゴール、

1945	逢引き	イギリス	デヴィッド・リーン	セリア・ジョンソン、トレヴァー・ハワード
1951	鞍馬天狗*　角兵衛獅子	日本	大曾根辰夫	嵐寛寿郎、美空ひばり
1952	真昼の決闘	アメリカ	フレッド・ジンネマン	ゲーリー・クーパー、グレース・ケリー
1953	終着駅	アメリカ	ヴィットリオ・デ・シーカ	ジェニファー・ジョーンズ、モンゴメリー・クリフト
1953	ローマの休日	アメリカ	ウィリアム・ワイラー	グレゴリー・ペック、オードリー・ヘプバーン
1953	東京物語	日本	小津安二郎	笠智衆、原節子
1956	鉄道員	イタリア	ピエトロ・ジェルミ	ピエトロ・ジェルミ
1957	東京暮色	日本	小津安二郎	原節子、有馬稲子
1959	刑事	イタリア	ピエトロ・ジェルミ	ピエトロ・ジェルミ、クラウディア・カルディナーレ
1962	アラビアのロレンス	イギリス	デヴィッド・リーン	ピーター・オトゥール
1964	飢餓海峡	日本	内田吐夢	三國連太郎、風見章子
1968	人生劇場　飛車角と吉良常	日本	内田吐夢	鶴田浩二、若山富三郎、藤純子
1969	イージーライダー	アメリカ	デニス・ホッパー	ピーター・フォンダ
1973	スティング	アメリカ	ジョージ・ロイ・ヒル	ポール・ニューマン、ロバート・レッドフォード
1973	北国の帝王	アメリカ	ロバート・アルドリッチ	リー・マーヴィン、アーネスト・ボーグナインほか
1976	1900 年	イタリア・フランス・西ドイツ	ベルナルド・ベルトリッチ	ロバート・デ・ニーロ、ジェラール・ドパルデュー
1981	駅 STATION	日本	降旗康男	高倉健、倍賞千恵子
1983	ノスタルジア	イタリア・ソ連	アンドレイ・タルコフスキー	オレーグ・ヤンコフスキー
1985	ショア	フランス	クロード・ランズマン	
1989	ブラック・レイン	アメリカ	リドリー・スコット	マイケル・ダグラス、アンディ・ガルシア、高倉健
1996	ブラス！	イギリス	マーク・ハーマン	タラ・フィッツジェラルド、ユアン・マクレガー、ピート・ポスルスウェイト
1997	フル・モンティー	イギリス	ピーター・カッタネオ	ロバート・カーライル、マーク・アディほか
1998	セントラルステーション	ブラジル・フランス	ヴァルテル・サレス	フェルナンダ・モンテネグロ
1999	鉄道員（ぽっぽや）	日本	降旗康男	高倉健、大竹しのぶ、広末涼子
2001	ナビゲーターある鉄道員の物語	イギリス・ドイツ・スペイン	ケン・ローチ	ジョー・ダッティン、トム・クレイグほか
2010	RAILWAYS49 歳で電車の運転士になった物語	日本	錦織良成	中井貴一、高島礼子、本仮屋ユイカ
2010	アンストッパブル	アメリカ	トニー・スコット	デンゼル・ワシントン、クリス・パイン
2011	わさお	日本	錦織良成	薬師丸ひろ子
2016	この世界の片隅に	日本	片渕須直	
2016	わたしは、ダニエル・ブレイク	イギリス・フランス・ベルギー	ケン・ローチ	デイヴ・ジョーンズ、ヘイリー・スクワイアーズ
2016	シンゴジラ	日本	庵野秀明、樋口真嗣	
2017	たたら侍	日本	錦織良成	青柳翔、AKIRA、小林直己
2018	未来のミライ	日本	細田守	

鞍馬天狗には、「御用盗異聞」、「小鳥を飼う武士」、「天狗廻状」、「ご存知鞍馬天狗」等多数のシリーズあり